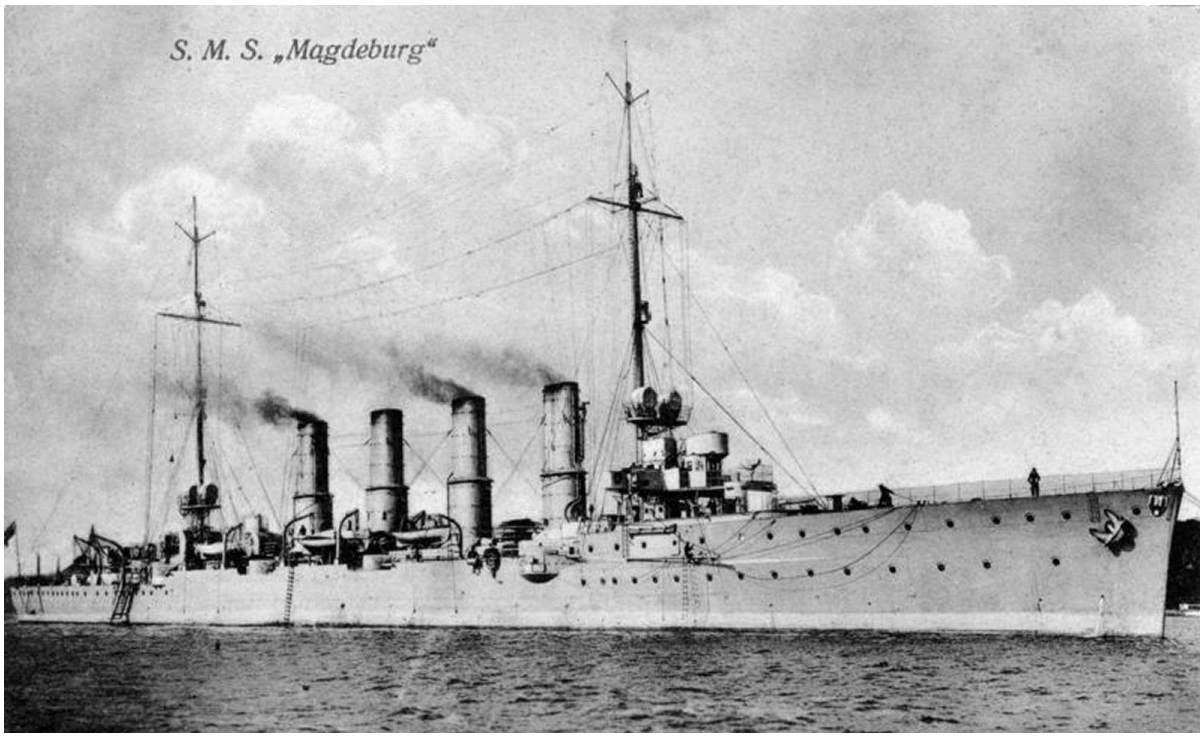
Kreuzer „Magdeburg“ und sein Geheimnis

(von Kptlt a.D, Klaus-Eckart Hewicker)

Die „Magdeburg“ gehörte zu einer Gruppe von Vierschornstein-Kreuzern der Kaiserlichen Marine. Sie wurde 1911 bei der A.G. Weser, Bremen fertiggestellt. Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 wurde das hochmoderne Schiff den Ostseestreitkräften zugeteilt.

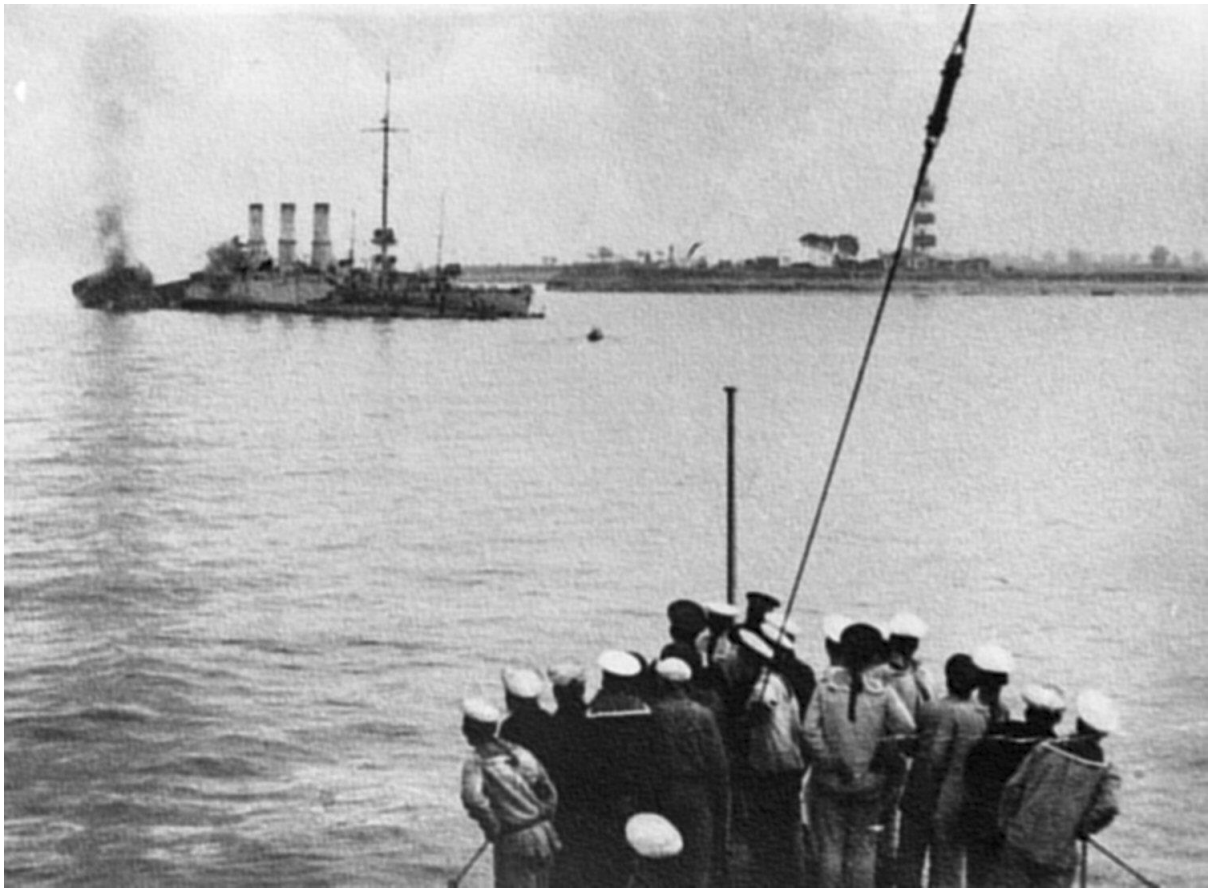


Kleiner Kreuzer SMS MAGDEBURG

1. Erste Unternehmung: Am 2. August gemeinsam mit Kreuzer „Augsburg“ aus Danzig ausgelaufen. Minen vor Libau gelegt und die Stadt beschossen. Die Russen sichten „Augsburg“ und „Magdeburg“ und sprengen Munitionsvorräte, stecken die Kohlenvorräte an und versenken drei Blockschiffe in den Hafeneinfahrten.
2. Zweite Unternehmung: Am 9. August Auslaufen aus Kiel gemeinsam mit mehreren anderen Kriegschiffen. Vor Bornholm läuft der Verband vor einem russischen Torpedoboot davon. Nach dem Beschießen einiger russischer Leuchttürme kehrt der Verband nach Danzig zurück.
3. Dritte Unternehmung: Minenlegen vor dem finnischen Meerbusen vom 16.8. – 20.8. mit der Eisenbahnfähre „Deutschland“ (von der Linie Sassnitz – Trelleborg, 200 Minen).
4. Vierte Unternehmung vom 24.8. – 29.08.14 Die beiden Kreuzer „Augsburg“ und „Magdeburg“ sollen mit den beiden Torpedobooten V26 und V186 die finnische Schäre Bogskär ansteuern, um von diesem klaren navigatorischen Abgangspunkt ausgehend dann den russischen Torpedobootsgürtel vor der estnischen Küste zu durchbrechen und dahinter stehende russische Panzerkreuzer anzugreifen. Anschließend sollten die russischen Torpedoboote vernichtet werden.

Soweit die Planung, der nun die Realisierung unter Kriegsbedingungen folgen soll.

Ohne wie vorgesehen die Insel Bogskär oder eine andere Landmarke zu peilen, wird bei immer schlechter werdender Sicht zum Unternehmen angelaufen. Ab 20.00 Uhr herrscht dichter Nebel, aber trotzdem wird nicht abgebrochen. So verlieren sich die Schiffe des Verbandes gegenseitig außer Sicht und müssen selbständig navigieren. So macht es z.B. Kapitänleutnant Dieter von Roeder, der Kommandant von V26. Er dreht um 00.30 Uhr selbstständig um 90 Grad auf östlichen Kurs, um den voraus liegenden Untiefen auszuweichen.



SMS „Magdeburg“ nach der Strandung (rechts der russische Leuchtturm!)

Wegen der hohen navigatorischen Unsicherheiten wird auf Kreuzer „Magdeburg“ gelotet, die Geschwindigkeit von 15 Knoten aber wird beibehalten. Als die Wassertiefe immer geringere Werte annimmt und von 53 m, über 43 m bis auf nur noch 34 m Tiefe abnimmt, dringt der Navigationsoffizier richtigerweise auf sofortige Kursänderung auf Ostkurs. Aber der Kommandant, Korvettenkapitän Habenicht, kann sich nicht entschließen.

Als er abdrehen will, kommt gerade ein Funkspruch von „Augsburg“ (00.30 Uhr), der aber erst entschlüsselt werden muss. Erst nach 4 Minuten ist es soweit, und als endlich abgedreht wird, ist es zu spät. Im Drehen läuft um 00.38 Uhr „Magdeburg“ seitlich auf Grund, so dass der Doppelboden der achteren Abteilungen aufgerissen wird und das Schiff zu einem abrupten Halt kommt. Die Seeleute werden von den Beinen gerissen!

Das Schiff liegt nur 300 m entfernt vom Leuchtturm Odensholm, wo sich eine Signalstation der russischen Marine befindet. ‚Äußerste Kraft zurück‘ bleibt ohne jede Wirkung. Die Lage ist hoffnungslos.

Über Funk erfährt das Torpedoboot V26 von der Katastrophe. Wegen des Nebels und des flachen Wassers gestaltet sich die Suche nach dem Havaristen aber gefahrvoll und lang-

wierig. Erst um 8.30 Uhr morgens wird der Kreuzer (durch den von ihm ausgehenden Lärm) endlich gefunden. Alle Abschleppversuche bleiben ohne Erfolg. V26 übernimmt 250 Mann und 17 Verwundete von den 373 Besatzungsangehörigen des Kreuzers. Die Russen finden später 35 Gefallene und nehmen 71 Besatzungsmitglieder gefangen – darunter den Kommandanten.

Der Kommandant befiehlt gegen 7.00 Uhr die Vernichtung der Geheimunterlagen durch Verbrennen in den Heizräumen, doch mit der verhängnisvollen Einschränkung: „nicht solche die noch gebraucht werden“. Daher werden „zunächst“ einige wichtige Unterlagen nicht verbrannt:

Diese Geheimpapiere sollen eigentlich auf das Torpedoboot V26 mitgenommen werden. In dem allgemeinen Durcheinander, insbesondere wegen einer verfrüht eingeleiteten Teilsprengung, wird das Wrack völlig überstürzt geräumt. Dabei werden die Geheimpapiere, darunter die mit Bleiplatten beschwerten beiden Marinesignalbücher, über Bord geworfen. Die Überlebenden melden in der Heimat natürlich die erfolgte Vernichtung der Geheimpapiere.

Russische Taucher bergen aber nun akribisch alle auf dem flachen Meeresgrund rund um das Wrack liegenden Papiere. Keine der Unterlagen besteht aus wasserlöslichem Papier, und selbst die mit Rotstift in die Seekarten eingetragenen deutschen Minensperren sind für die Russen klar erkennbar.

Schon am nächsten Tag nach der Havarie trifft der Befehlshaber der russischen Ostseestreitkräfte, Vizeadmiral von Essen, der als Baltendeutscher übrigens fließend Deutsch spricht, an Bord des Panzerkreuzers „Rurik“ vor Odensholm ein. So führt er persönlich Vernehmungen von Offizieren und wichtigen Besatzungsmitgliedern durch. Mit seinem Stab geht er an Bord der „Magdeburg“ und ordnet eine sorgfältige Durchsuchung und genaues Studium des neuen, modernen Kreuzers an. Zugleich wird eine, bei den Russen häufig anzutreffende, strikte Geheimhaltung befohlen und auch eingehalten. Das geht so weit, dass jegliche Funde in Abrede gestellt werden, da durch die Sprengung alles vernichtet worden sei.

Die tatsächlich vor Odensholm erbeuteten Geheimsachen umfassen aber eine lange Liste, wie sich erst heute (2015) aus russischen Veröffentlichungen ergibt:

- Zwei Exemplare ganz geheimer dreistelliger Signalbücher mit Bleideckeln. Gefunden auf Meeresgrund nahe dem Kreuzer.
- Der Schlüssel zum Signalbuch.
- Kriegstagebuch.
- Quadratkarten deutscher Minensperren in der Ostsee.
- Der Kode zur Quadratkarte.
- Tagebuch des Ersten Offiziers.
- Notizbuch des Artillerieoffiziers.
- Zehn geheime deutsche Lotsenbücher der Ostsee.

Die Russen sind fortan in der Lage, den gesamten deutschen Funkverkehr zu entziffern und entsprechend zu reagieren. Aber der Schaden geht noch viel weiter.

Der britische Marineminister Winston Churchill erhält am 6. September 1914 vom russischen Marineattaché die Mitteilung von der Strandung der „Magdeburg“ und dem Fund zahlreicher, äußerst wichtiger Geheimpapiere aus diesem Anlass. Man habe damit bereits Funksprüche der deutschen Flotte entschlüsselt. „*Wenn ein britisches Kriegsschiff nach Alexandrowsk (Polarnoje) an der Murmanküste geschickt würde, … würden die Geheimsachen … nach London gebracht*“. Diese Aufgabe wird dem brit. Kreuzer „Theseus“ übertragen, der am 10. Oktober 1914 erfolgreich nach England zurückkehrt.

Churchill und sein 1.Seelord, Prinz Louis Battenberg, erhalten von Russland Deutsche Geheimsachen von unschätzbarem Wert. Es handelt sich um eines der beiden Signalbücher der Marine, Schlüssel, Quadratkarte und weitere wichtige Unterlagen. In der Admiralität in London richtet sich eine Arbeitsgruppe ein, um die abgehörten deutschen Funksprüche zu entschlüsseln und auszuwerten.

In der sog. „Intelligence Division“ der Admiralität in London werden bis Kriegsende über 10.000 deutsche Funk- und Kabeltelegramme entschlüsselt, gedeutet und weitergeleitet.

Das Signalbuch der „Magdeburg“ wird bis zum Kriegsende täglich benutzt und hilft den Gegnern Deutschlands wesentlich, den Krieg zu gewinnen.